Nr 26 zawiera wyłącznie dział lotnictwa cywilnego.

Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok XXI. Warszawa, 8 lipca 1939 r. Nr 27.

SPIS TREŚCI:

CZĘŚĆ A.

Dział Ruchu Kolejowego.

137.

WEZWANIE.

Wzywam wszystkich pracowników kolejowych, mających bezpośrednią styczność z ruchem pociągów, do dokładnego zaznajomienia się z treścią załączonego apelu, który otrzymuje miano:

„Ostrzeżenie Ministra".

Z doświadczenia i praktyki życiowej stwierdzam, że niezwykle cenną rzeczą na świecie we wszystkich dziedzinach życia jest dobra informacja.

Obok ścisłego przestrzegania przepisów — naczelnym obowiązkiem pracowników kolejowych powinna być konieczność wzajemnego informowania się o wszelkich zmianach w normalnym biegu pracy kolejowej.

Hasło „Uwaga, panie mechaniku" naprzykład: „na st. X przyjmą na boczny tor", takie powiadomienie jest dobrze zrozumianym poczuciem obowiązkowości — powinno wejść w krew każdego kolejarza i stać się tradycyjnym obyczajem kolejnictwa polskiego.

Podobnie jak dowódcy i żołnierze na froncie informują się wzajemnie o ruchach nieprzyjaciela, pracownicy kolejowi muszą się informować o wszelkich zmianach mających wpływ na normalny bieg.

Nr R. O. V. 200/11.

138.

OSTRZEŻENIE MINISTRA.

Zdarzył się wypadek katastrofalnego wykolejenia pośpiesznego pociągu na wjazdowej zwrotnicy stacji przejściowej u granic wielkiego węzła, **wskutek nadmiernej szybkości wjazdu na zwrotnicę ustawioną w kierunku zbocznym.**

Przyczyną było **niepowiadomienie drużyny pociągowej o wjeździe na tor inny, niż rozkładowy** i podanie sygnału „Wolna droga w kierunku zbocznym" na semaforze wjazdowym, bez uprzedniego zatrzymania pociągu pod sygnałem „Stój" tego semaforu. W tych warunkach **chwila nieuwagi lub spóźnionego spostrzeżenia maszynisty** (jego pomocnika i kierownika pociągu), że sygnał „Wolna droga" podano 2-ma ramionami semaforu bez uprzedzenia, **stała się bezpośrednią przyczyną wjazdu pociągu na zwrotnicę w zbocznym kierunku z nadmierną, a katastrofalną w skutkach szybkością.**

Okoliczności tej katastrofy, w której wśród zabitych i kilkunastu ciężko rannych, maszynista i jego pomocnik chwilową nieuwagę przypłacili życiem swoim, a kierownik pociągu ciężkim poranieniem, potwierdziły moje spostrzeżenia, iż **najczęstszą przyczyną wypadków kolejowych jest nieprzestrzeganie przepisów przy obserwowanym wśród pracowników kolejowych braku zrozumienia ważności wzajemnego infor-**

mowania się o wszelkich zmianach w planowym ruchu pociągów.

Informacja i zwrócona koledze we właściwym czasie uwaga, często zastąpić mogą formalne „ostrzeżenie" w przypadku, gdy jego wydanie przeoczy lub zaniedba bezpośrednio do tego obowiązany pracownik.

Za dobrą i w czas podaną informację świat płaci hojnie.

Brak informacji — ostrzeżenia — kolejarz opłaca własną lub swego kolegi śmiercią, albo kalectwem, narażając też życie przewożonych ludzi i całość mienia państwowego.

Do omawianej katastrofy mogłoby nie dojść, gdyby z zespołu pracowników, którzy, przez nieprzestrzeganie przepisów, bezpośrednio lub pośrednio dopuścili do nadmiernej szybkości wjazdu pociągu na zwrotnicę w kierunku zbocznym, **choć jeden pamiętał o ważności ostrzeżenia maszynisty o zmianie toru wjazdowego.**

Wystarczyćby mogło, by kierownik pociągu, który orientował się, że zmiana stacji docelowej powoduje zmianę toru wjazdowego na stacji graniczącej z węzłem, **podszedł na ostatniej stacji postoju pociągu do parowozu z ustnym ostrzeżeniem:**

„UWAGA PANIE MECHANIKU! — wobec zmiany końcowej stacji przeznaczenia, będzie pan wjeżdżał na stacji X... na tor boczny".

To hasło **„UWAGA PANIE MECHANIKU" powinno wejść w krew każdego kolejarza.**

Hasło **„UWAGA PANIE MECHANIKU"** powinno pobudzać umysł każdego pracownika kolejowego, mającego styczność z ruchem pociągów i potęgować jego świadomość, że, **gdy bezpieczeństwo ruchu może być utrzymane tylko przy ścisłym przestrzeganiu przepisów, — to wzajemne, jak najszerzej stosowane informowanie się o każdej zmianie w planowym ruchu pociągów może dawać gwarancję bezpieczeństwa ruchu,** nawet w przypadku zapomnienia lub zaniedbania odnośnych przepisów przez bezpośrednich wykonawców.

Hasło **„UWAGA PANIE MECHANIKU"** stosowane przez każdego kolejarza bez względu na to, czy na danym posterunku obowiązuje go bezpośrednio przepis do wydania konkretnego ostrzeżenia, **przyczyni się do zapobieżenia przypadkom przeoczeń lub zaniedbań przepisów.**

Kolejarz informujący i ostrzegający swojego kolegę musi mieć świadomość, że wzajemnie otrzymana podobna **informacja — ostrzeżenie, może uchronić jego samego od omyłki lub nieuwagi, mogącej mieć katastrofalne następstwa.**

R. O. V. 200/11/39.

139.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 26 czerwca 1939 r. w sprawie zmian i uzupełnień do Przepisów nr R 1a.

W Przepisach wykonywania ruchu kolejowego w warunkach specjalnych (nr R 1 a) polecam wprowadzić następujące poprawki:

1) Na str. 11 w § 2 w ust. (2) p. 2) otrzymuje następujące nowe brzmienie:

„Wskutek zmniejszenia bezpieczeństwa ruchu, pociąg idący po torze niewłaściwym, przy zbliżaniu się do posterunków następczych, musi zmniejszyć szybkość, począwszy od przenośnej tarczy ostrzegawczej (§ 5 ust. (3) p. 6)".

2) Na str. 11 w § 2 ust. (2) p. 3) lit. a) umieścić w końcu zdania: „(§ 5 ust. (6))".

3) Na str. 12 w § 2, ust. (2) po punkcie 4) umieścić nowy punkt 5):

„Wobec powyższych czynników, wpływających niekorzystnie na sprawność ruchu po torze niewłaściwym, ruch jednokierunkowy po obu torach linii dwutorowej powinien być stosowany tylko w wyjątkowych przypadkach, wtedy, gdy nie ma innego rozwiązania i to tylko na krótkich odcinkach. Należy przy tym zawsze rozważyć, czy zamiast wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na linii dwutorowej, nie byłoby korzystniej zwiększyć przelotność po torze właściwym przez urządzenie dodatkowych posterunków blokowych, jeżeli to jest możliwe."

Numerację istniejącego punktu 5) zmienić na 6).

4) Na str. 13 w § 4 w ust. (2) w wierszu drugim od góry po słowie „łączności" umieścić „odsyłacz „*)" i na dolnym marginesie tej stronicy umieścić następujące wyjaśnienie:

„*) pod określeniem „łączność", używanym w niniejszych przepisach, należy rozumieć nie tylko łączność telegraficzną i telefoniczną, lecz także i radiową, jeżeli taka łączność istnieje".

5) Na str. 14 w § 4 w ust. (4) w trzecim wierszu od dołu skreślić słowo „Przeciętny" i zdanie rozpocząć od słowa „Czas".

6) Na str. 16 w § 5 ust. (1) otrzymuje następujące nowe brzmienie:

„(1) W razie wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na liniach jednotorowych, postanowienia Przepisów sygnalizacji pozostają bez zmiany; zamiast postanowień Przepisów ruchu, zawartych w § 42 ust. (9) p. 1), 2), 3) i 4) będą obowiązywały postanowienia zawarte w ust. (10) p. 1) i 2), wobec czego nie mogą być stosowane postanowienia zawarte w § 43 i 45".

7) Na str. 16 w § 5 w ust. (2) — skreślić ostatnie zdanie:

„i są ważne dla toru w kierunku właściwym", natomiast dodać:

„z następującymi wyjątkami:

1) pociągi oznacza się kolejnymi numerami albo parzystymi albo nieparzystymi, przy czym do numerów pociągów, wyprawianych po torze niewłaściwym dodaje się literę „N",

2) w razie przerwy łączności telegraficznej i telefonicznej pociągi należy wyprawiać stosownie do postanowień, zawartych w ust. (1) § 49 Przepisów nr R 1, jednak bez ograniczenia ilości pociągów wyprawianych bez otrzymania potwierdzenia przybycia pociągu poprzedzającego

3) posterunki blokowe telegraficzne i telefoniczne w razie przerwy łączności telegraficznej i telefonicznej, nie biorą udziału w przepuszczaniu pociągów; posterunki zaś elektromechaniczne biorą udział tylko w przepuszczaniu pociągów, idących po torze właściwym,

4) na liniach posiadających czynne urządzenia do sygnalizacji dzwonowej, należy dawać sygnały 105 lub 106 przed wyprawianiem pociągu także po torze niewłaściwym stosownie do kierunku jazdy".

8) Na str. 16 i 17 w § 5 w ust. (3) pkt. 1 otrzymuje następujące nowe brzmienie:

„1) ruch pociągów po torze niewłaściwym odbywa się na podstawie tych samych telegramów zapowiadawczych jak i pociągów po torze właściwym, z uzupełnieniem jednak, po numerze pociągu litery N.

Należy prowadzić 2 dzienniki zapowiadawcze, jeden dla pociągów idących po torze właściwym, a drugi dla pociągów, idących po torze niewłaściwym".

9) Na str. 17 w § 5 ust. (3) punkt 2) otrzymuje następujące nowe brzmienie:

„posterunki blokowe telegraficzne i telefoniczne uczestniczą w zapowiadaniu i przepuszczaniu pociągów idących po torze niewłaściwym, posterunki zaś elektromechaniczne biorą udział jedynie w przepuszczaniu pociągów idących po torze właściwym zaś ruch pociągów po torze niewłaściwym odbywa się w odstępach stacyjnych".

10) Na stronie 17 w § 5 w ust. (3) punkt 3) otrzymuje następujące nowe brzmienie:

„3) Sygnały na semaforach wjazdowych i odstępowych obowiązują drużyny pociągowe jako sygnał „Stój" jedynie w przypadku nastawienia ich na sygnał „Wolna droga" dla przeciwnego kierunku".

11) Na str. 18 w § 5 ust. (3) pkt. 6) otrzymuje następujące nowe brzmienie:

„6) Przed posterunkami zapowiadawczymi w odległości 50 m przed pierwszą zwrotnicą w kierunku biegu pociągów, oraz przed budynkami posterunków blokowych należy ustawić tarcze zatrzymania (sygnał 11a), przed którymi (zgodnie ze wskazówkami ust. (5) § 2 Przepisów nr E 1) stawia się tarcze ostrzegawcze. Na stacji początkowej odcinka o ruchu jednokierunkowym drużynom pociągów, wyprawianych po torze niewłaściwym należy wydawać rozkazy szczególne z uwagą, że jazda pociągu jest dozwolona do wyżej wskazanych tarcz zatrzymania. Wjazd pociągów na posterunki zapowiadawcze na tory główne zasadnicze lub przejazd przez posterunek blokowy może nastąpić **po usunięciu tarczy zatrzymania tylko na sygnał 27 „Naprzód", dany przez wyznaczonego pracownika.** W razie nieotrzymania tego sygnału pociąg powinien być zatrzymany przed tarczą zatrzymania. W tych przypadkach, gdy nie ma możności przyjęcia pociągu na posterunek zapowiadawczy lub przepuszczenia go przez posterunek blokowy powinno się ułożyć spłonki przed tarczą zatrzymania, zgodnie z postanowieniami zawartymi w § 7 Przepisów nr E 1".

12) Na str. 18 w § 5 w ust. (3) pkt. 7) otrzymuje następujące nowe brzmienie:

„7) wjazd pociągu, idącego po torze niewłaściwym, na jeden z torów głównych dodatkowych posterunku zapowiadawczego może nastąpić tylko pod warunkiem wprowadzenia pociągu przez pilota. W celu zabrania pilota należy pociąg zatrzymać przed tarczą zatrzywania".

13) Na str. 18 w § 5, ust. (3) skreślić punkt 8).

14) Na str. 19 w § 6 umieścić nowy ustęp (3) w następującym brzmieniu:

„(3) Przewidziane zaopatrywanie w wodę na stałych stacjach wodnych, dla pociągów idących po torze niewłaściwym, powinno być uwidocznione w rozkładzie jazdy; natomiast zaopatrywanie parowozów w wodę w razie koniecznej potrzeby na stacjach zapasowych, może się odbywać na żądanie maszynisty po uprzednim zgłoszeniu o tym kierownikowi pociągu".

Numerację istniejącego ust. (3) zmienić na (4).

15) Na str. 27 w § 10 umieścić nowy ust. (4) w następującym brzmieniu:

„(4) W przypadkach wskazanych w ust. (3) punkt 4) wyładowanie lub ładowanie na linii dwutorowej powinno się odbywać po zewnętrznej stronie toru, przy czym ruch pociągów po torze sąsiednim na danym odcinku powinien się odbywać ze zmniejszoną szybkością i ostrożnością, o czym należy zawiadomić drużynę pociągową za po-

mocą rozkazu szczególnego. W razie konieczności wyładowania lub ładowania od strony międzytorza, należy przez ten czas wstrzymać ruch pociągów po torze sąsiednim".

16) Po § 10 umieścić nowy Rozdział III następującej treści:

Rozdział III.

Postępowanie w razie uszkodzenia lub zniszczenia linii kolejowej.

§ 11.

Postępowanie z pociągami znajdującymi się w drodze w przypadku zniszczenia linii kolejowej.

(1) W przypadku stwierdzenia przez służbę kolejową (drogową) zniszczenia linii kolejowej należy znajdujący się na szlaku pociąg, jeżeli jest załadowany wojskiem, podsunąć na odległość kilkunastu metrów do miejsca uszkodzenia; dowódca transportu jest obowiązany udzielić jak najdalej idącej pomocy w ludziach i sprzęcie technicznym oraz środkach przewozowych organom przeprowadzającym naprawę.

(2) Wszystkie pociągi biegnące na danym odcinku za pociągiem wskazanym w ust. (1), doprowadzać do stacyj położonych najbliżej miejsca uszkodzenia, wykorzystując wolne tory stacyjne, tak jednak, by nie wywołać zatorów na stacji; przy tym należy mieć na uwadze § 28 ust. (1).

(3) Pierwszy pociąg kursujący na szlaku bezpośrednio po napadzie lotniczym, powinien się zatrzymywać przed mostami (jeżeli na nich nie ma wartownika wojskowego, lub pracownika kolejowego) w celu zbadania, czy most nie został uszkodzony.

(4) Na linii dwutorowej — w przypadku zniszczenia obu torów — należy postąpić w myśl ust. (1) i (2).

§ 12.

Postępowanie z pociągami po dokonaniu odbudowy.

(1) Na linii jednotorowej:

Kierownik pociągu po porozumieniu się ze służbą drogową [zawiadowcą odcinka drogowego lub torowym] orientując się, że odbudowa przeszkody dobiega do końca powinien:

1) w razie, gdy w miejscu przeszkody został zainstalowany telefon, zapytać najbliższy przedni posterunek ruchu czy nie ma przeszkód do dalszej jazdy; po ukończeniu prowizorycznej odbudowy i otrzymaniu pozwolenia na dalszą jazdę wyprawić pociąg, w dalszą drogę.

2) W razie nieposiadania telefonu po ukończeniu prowizorycznej odbudowy wyprawić pociąg, zalecając maszyniście ostrożną jazdę.

W obu przypadkach kierujący robotami przy odbudowie pracownik służby drogowej posyła do stacji przez tegoż kierownika pociągu pisemne zawiadomienie o ukończeniu odbudowy, otwarciu szlaku i szybkości, z jaką mogą przejeżdżać pociągi miejsce odbudowy.

Po otrzymaniu tego zawiadomienia stacja postępuje w myśl § 50 ust. (2) Przepisów Nr R I.

(2) Na linii dwutorowej:

— w przypadku zniszczenia obu torów, natychmiast po odbudowie jednego z torów, należy wprowadzić ruch jednotorowy po tym torze,

— w przypadku zniszczenia jednego toru wprowadzić ruch dwutorowy niezwłocznie po jego naprawie. W obu przypadkach postępowanie analogiczne jak pod 1).

(3) Nadrobienie straconego czasu można uzyskać przez:

1) urządzenie prowizorycznych posterunków następczych, wykorzystując istniejące telefony, zainstalowane na przystankach osobowych lub w innych miejscach na szlaku, w zależności jednak od profilu linii,

2) wyprawianie pociągów w ślad stosownie do postanowień zawartych w ust. (15) § 42 Przepisów nr R 1 z tą różnicą, że przewidziany w tym postanowieniu odstęp czasu pomiędzy wyprawieniem obu pociągów można zmniejszać w porze dziennej do 10 minut, w porze zaś nocnej lub w dzień przy złej widzialności do 15 minut, przestrzegając ściśle postanowień zawartych w ust. (16) § 42 Przepisów nr R 1,

3) ewentualne wprowadzenie ruchu jednokierunkowego (Rozd. I).

4) zarządzenia dotyczące wykonania jednego z postanowień zawartych w ust. (3) wydaje zasadniczo R. O., meldując o tym Dyrekcji, natomiast w przypadku przerwy łączności, gdyby wysyłanie pociągów w odstępach stacyjnych groziło oddaniem pociągu nieprzyjacielowi, zawiadowca stacji zarządza wysyłanie pociągów w ślad, meldując przy najbliższej możliwości R. O.

17) Na str. 28 Rozdział III przenumerować na Rozdział IV.

18) Na str. 28 w § 11 w ust. (1) skreślić w ostatnim wierszu słowa: „w następujący sposób", natomiast dodać: „

„stosownie do wskazówek zawartych w protokóle załączonym do regulaminu stacyjnego, w którym powinny być przewidzia-

ne czynności, potrzebne do wykonania w razie potrzeby przejścia zeześrodkowanego nastawiania zwrotnic na ręczne".

Po czym należy umieścić jako nowy ustęp (2):

(2) Ręczne nastawianie zwrotnic powinno być zorganizowane w następujący sposób:

19) Na str. 29 w § 11 ust. (1) dział A w pkt. 5) dopisać w pierwszym wierszu od góry po słowach: „Na mniejszych stacjach" słowa: „oraz w nagłych przypadkach na stacjach większych i w razie nieobecności tam montera sygnalizacji lub zawiadowcy odcinka drogowego", w części zaś „B. obsługa zwrotnic" skreślić oznaczenie ustępu „(2)".

20) Na str. 30 w § 12 ust. (5) otrzymuje następujące nowe brzmienie:

(5) W wyjątkowych przypadkach, kiedy nie ma możności zamknięcia zwrotnic zgodnie z podanym w ust. (4) postanowieniem, należy iglice zwrotnic przeciwbieżnych, niezamkniętych na zamki podczas przejazdu po nich pociągu, przyciskać przez zwrotniczych do opornicy za pomocą dźwigni z przeciwwagami.

21) Na str. 31 w § 14 w ust. (2) skreślić znak - - i liczbę 10.

22) Na str. 32 w § 15 punkty 1) i 2) łączą się w jeden punkt, przy czym po wyrazie: „zwrotnic" umieszcza się przecinek zamiast średnika, a w p. 2) zamiast słów:

„zasadnicze przypadki" wstawia się: „przy uwzględnieniu", w punkcie a) zmienia nia się: zamiast słów „przy całkowitym zniszczeniu" na „całkowitego zniszczenia", w punkcie b) zamiast „przy uszkodzeniu" na „uszkodzenia", w punkcie c) i d) jak wyżej w punkcie b). W związku z powyższym punkty 3), 4), 5), 6) i 7) otrzymują numerację mniejszą o jeden.

23) Na str. 34) przenumerować Rozdział IV na Rozdział V.

24) Na str. 35 w § 17 w ust. (1) w p. 2) słowo „kosztów" poprawić na „koszów" skreślając literę „t".

25) Na str. 35 w § 17 dodać pkt. 4) w następującym brzmieniu:

„4) W przypadkach niemożności lub zbyt przewlekłego nawęglania należy, w celu nieprzetrzymywania pociągu na stacji, doczepić bezpośrednio za tendrem jedną węglarkę z węglem i odpowiednią ilością robotników z koszami dla umożliwienia nawęglania podczas postojów pociągu na stacjach. W tym celu na stacjach nawęglania należy mieć w pogotowiu pewien zapas węglarek z węglem".

26) Na str. 36 przenumerować Rozdział V na VI.

27) Na str. 42 przenumerować Rozdział VI na VII.

28) Na str. 43 w § 23 w ust. (4) w wierszu 7 od góry po słowie: „rozmowy" dodać słowa: „przez radio, jeżeli takie jest zainstalowane, lub".

29) Na str. 44 w § 24 w końcu ust. (3) dodać nowe zdanie: „Odstępstwo od tego przepisu przy stosowaniu ruchu jednokierunkowego, wskazane jest w ust. (2) § 5".

30) Na str. 45 Rozdział VII przenumerować na „VIII" oraz w tytule dodać po słowie: „kolejowego" następujące słowa: „w razie zarządzenia pogotowia O. P. L".

31) Na str. 45 w § 25 zmienić tytuł tego § na:

„Utrzymywanie ruchu kolejowego" oraz przenumerować ust. (3) na (4), ust. (4) na (5), ust. (5) na (6), a ust. (6) na (3).

32) Na str. 47 i 48 skreślić dotychczasowy § 26, natomiast umieścić następujące §§:

§ 28.

Czynności w razie zarządzenia pogotowia O.P.L.

(1) W razie zarządzenia pogotowia O. P. L. powinny być przedsięwzięte wszelkie środki, zmierzające do odpowiedniego rozmieszczenia i rozgrupowania pociągów i stojącego na stacjach taboru kolejowego. Zasadą powinno być nie skupianie pociągów i wagonów w jednym miejscu (rejonie), lecz rozrzucenie ich na jak największej przestrzeni i jak najdalej od środka stacji. Do tego celu należy użyć bocznych torów stacyjnych wyciągowych itd.

Pociągi względnie wagony, załadowane materiałem wybuchowym i łatwopalnym, powinny być odstawione na dalej od stacji położone tory boczne lub wyciągowe. Wagony z amunicją i materiałem wybuchowym powinny być przegradzane wagonami próżnymi lub z ładunkiem obojętnym, jeżeli czas i warunki na to pozwolą.

Dotyczy to tylko pociągów mających dłuższe postoje na stacji i jeżeli z tego powodu nie wyniknie żadne opóźnienie w akcji transportowej.

(2) Parowozy, oprócz znajdujących się w naprawie i myciu, powinny być ustawione możliwie poza obrębem parowozowni i za tarczą obrotową, grupami wyciągniętymi na torach trakcyjnych i stacyjnych.

(3) W porze nocnej lub przy słabej widzialności, semafory wjazdowe i wyjazdowe oraz tarcze ostrzegawcze pozostają w okresie pogotowia o. p. l. oświetlone z tym, że światło ich musi być osłonięte odpowiednimi przysłonami; inne światła urządzeń sygnalizacyjnych mają być przyćmione, a sygnały na zwrotnicach wygaszone. W związku z wygaszeniem świateł sygnałów na zwrotnicach szybkość wjazdu i wyjazdu pociągów w obrębie stacji powinna być zmniejszona do 15 km/godz.

(4) Na stacjach we wszystkich obiektach w pasie wywłaszczenia kolejowego powinny być okna szczelnie zasłonięte, światła oświetleniowe

zewnętrzne na szlaku zgaszone (np. domki strażników drogowych, przejazdy drogowe itp.).

Światła w wagonach mają być przyćmione przy jednoczesnym szczelnym zasłonięciu okien, o ile zaś okna nie posiadają firanek szczelnych lub posiadają firanki przepuszczające promienie świetlne — światła te mają być zgaszone.

Parowozy powinny mieć sporządzone osłony dla maskowania palenisk i świateł wewnętrznych.

§ 29.

Czynności na wypadek alarmu lotniczego.

(1) W razie zarządzonego alarmu lotniczego cała służba kolejowa związana z prowadzeniem ruchu pociągów pozostaje na swych stanowiskach; mniej pilne przetaczania należy wstrzymać, natomiast całą pracę należy skupić na możliwie szybkim rozstawieniu taboru, znajdującego się na stacji, a jeszcze nie rozrzuconego.

Przybywające na stację pociągi należy, o ile możności:

— rozdzielić na części (dotyczy to pociągów, mających dłuższe postoje na stacji i o ile z tego powodu nie wyniknie żadne opóźnienie w akcji transportowej),

— ewentualnie wyprawić przed czasem w porozumieniu z sąsiednią stacją i przy ścisłym zachowaniu obowiązujących przepisów ruchu.

(2) Na zarządzenie alarmu lotniczego zawiadowca stacji (dyżurny ruchu) zawiadamia w najkrótszej drodze sąsiednie stacje o spodziewanym napadzie lotniczym.

(3) Wszystkie światła urządzeń sygnalizacyjnych muszą być w nocy wygaszone z wyjątkiem semaforów wjazdowych i tarcz ostrzegawczych.

Zapalone latarki ręczne mogą być używane jedynie w chwilach rzeczywistej potrzeby dania sygnału. Poza tym latarki muszą być szczelnie osłonięte.

(4) Pociągi powinny w porze nocnej kursować ze zgaszonymi światłami czołowymi i końcowymi z wyjątkiem sygnału końcowego dolnego, który należy zawieszać w okresie pogotowia o. p. l. pod ostatnim wagonem.

Zgaszenie świateł czołowych i końcowych zarządza:

— dla pociągów wychodzących ze stacji — dyżurny ruchu,

— dla pociągów biegnących na szlaku — dróżnik, na telefoniczne zlecenie dyżurnego ruchu, po zatrzymaniu pociągu sygnałem „Stój".

(5) O ile to ze względów technicznych jest możliwe, należy ograniczyć dokładanie paliwa do parowozów, a tym samym otwieranie palenisk tak na linii jak i na stacjach.

§ 30.

Zachowanie się w razie napadu lotniczego.

(1) W czasie napadu lotniczego pracownicy, niezbędni do wykonywania służby ruchu (dyżurni ruchu, telegrafiści, drużyny manewrowe, nastawniczowie i zwrotniczowie) pozostają na swych stanowiskach. To samo dotyczy służby pociągowej, obsługującej stojące na stacji pociągi.

(2) W parowozowniach czynności związane z ruchem należy wykonywać do ostatniej chwili, przy czym wszyscy przeznaczeni dla ruchu pracownicy powinni przez ten czas pozostawać na swych stanowiskach.

(3) Dyżurny ruchu, dla uniknięcia skupienia większej ilości pociągów na stacji, powinien pociągi przyjmowane ze sąsiednich stacyj zatrzymywać na czas napadu lotniczego przed semaforami wjazdowymi.

(4) Pociągi na szlaku, będące w biegu, powinny zmniejszyć szybkość do 10 km/godz., tak by można było pociąg niezwłocznie zatrzymać przed ewentualną przeszkodą na szlaku.

(5) Odnośnie do świateł w porze nocnej znajdują tu zastosowanie przepisy, zawarte w § 30 (3), (4) i (5).

33) W związku z dodaniem dwóch nowych §§, tj. 11 i 12, należy numerację dotychczasowych §§ 11—25 zmienić na 13—27 oraz odpowiednio uzupełnić Spis rzeczy.

Powyższe zmiany i uzupełnienia będą wydane w postaci wklejek.

Nr R. O. II/50/22.

140.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dn. 26 czerwca 1939 r. w sprawie uzupełnienia Przepisów nr R 1 i nr R 18.

§ 1.

W Przepisach ruchu na kolejach znaczenia ogólnego (nr R 1) w ust. (12) § 31 w drugim wierszu po słowach „z dwoma" dodać słowo „próżnymi".

§ 2.

W przepisach o skróconych adresach liczbowych (nr R 18) w adresie czternastym na str. 20 w wierszu szóstym skreślić skróty „DZ lub TC", a przecinek po skrócie zastąpić kropką.

§ 3.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Nr R. O. II.50/50.

Adres Redakcji:
Ministerstwo Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, Gabinet Ministra, pokój 27, tel. 552.00, wewn. 101.

Adres Administracji:
Administracja Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, pokój Nr 123, II p. tel. 8.26.28. Konto czekowe PKO. Nr 30.658.

Warunki prenumeraty w kraju: rocznie zł 8.—; półrocznie zł 4.—; kwartalnie zł 2.—; cena numeru 50 gr.

Do nabycia w Administracji Dz. Urz. M. K. lub w Administracji Dz. Zarz. D. O. K. P. Prenumeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedyńczych numerów Dz. Urz. M. K. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się. Za zmianę adresu opłata wynosi 50 groszy.

Cena ogłoszeń: od wiersza zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika. Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 108498. 8.VII.39. 8550.